ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor av. rt
AL. DEMETRESC

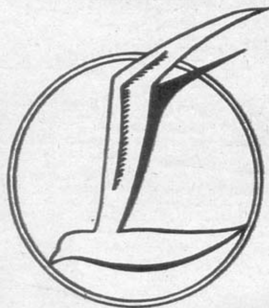
325

325

UL II, Nr. 41
MAI 1943

CĂPITANUL AVIATOR NANU NICOLAE — COMANDANTUL UNEI ESCADRILE DE BOMBARDAMENT GREU — DECORAT CU ORDINUL „MIHAI VITEAZUL" PENTRU STRĂLUCITE FAPTE DE ARME PERSONALE ȘI ALE UNITĂȚII PE CARE A CONDUS-O IN LUPTA SF[illegible]A CONTRA BOLȘEVICILOR

LEI 20



AVIOANELE SOCIETĂŢII L. A. R. E. S.

VĂ TRANSPORTĂ IN:

45	minute	la	GALAŢI
50	„	„	CRAIOVA
70	„	„	SIBIU
90	„	„	IAŞI
2	ore	„	CHIŞINĂU
2	„	„	ODESA
2	„	„	CERNĂUŢI
2 1/2	„	„	ARAD
2 1/2	„	„	TIMIŞOARA

Bilete şi informaţiuni în BUCUREŞTI la agenţia L. A. R. E. S. B-dul Brătianu 16, Tel. 5-12-53, 5-12-54

In provincie la birourile L. A. R. E. S. şi la toate agenţiile de voiaj

„ARIPI ROMANEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: dela lei 5000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrala Presei", Bucureşti, Str. Brezoianu, 8. Registrul com. nr. 299 942. Telefon 4.29.91. Cont cec 4991 şi în Capitală prin Oficiul de distribuţie al ziarului „TIMPUL", Str. Sărindar 15, Bucureşti.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9, înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com Bucureşti. — Tipărită în ziua de 25 V-943.

Taxa poştală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1943 a Direcţiei Generale P. T. T.

PIRAŢII AERULUI

RECENT — în urma bombardamentelor teroriste asupra obiectivelor neprezentând vre-un caracter militar — guvernul japonez a dat în judecata Consiliului de războiu un oarecare număr de aviatori americani făcuţi prizonieri în cursul raidului în chestiune.

Toţi aceşti prizonieri aviatori au fost condamnaţi la moarte şi executaţi.

Faptul continuă să fie de actualitate şi să intereseze în special pe toţi aviatorii ţărilor aflate în războiu.

Problema care se pune este de a şti unde începe vina celor cari — primind ordinul de a bombarda un oraş sau o regiune inamică conţinând obiective militare — cad prizonieri la inamic.

La nota de răspuns la protestul american, guvernul japonez justifică hotărîrea sa astfel :

„Măsura luată tinde să limiteze la un minimum „ororile războiului, luând ca bază un punct de ve- „dere uman şi moral. Guvernul japonez nu pedep- „seşte pe acei aviatori inamici pentru participarea „lor la operaţiuni militare. Insă, pentru toţi aceia „cari au bombardat cu ştiinţă instalaţiuni nemilitare „— ca spitale şi şcoli — au incendiat clădiri şi au „atacat persoane civile sau au atacat, ucis sau rănit „copii cari se jucau în curtea unei şcoli — deşi „aceasta era foarte vizibilă — pentru toţi aceşti „aviatori, cari de altfel şi-au recunoscut faptele, „le-au socotit fireşti şi nu şi-au exprimat nici un „regret, iertare nu poate exista, fiind consideraţi „ca inamici ai umanităţii şi deci criminali de rând. „Faptul de a purta o uniformă nu acoperă de imu- „nitate pe acei aviatori inamici cari comit fapte „lipsite de omenie şi săvârşite cu bună ştiinţă".

In general se admite, este firesc şi nimeni de bună credinţă nu poate condamna pe aviatorul inamic, care — primind ordinul de-a bombarda gara, depozitul sau vre-o instalaţiune militară dintr'un oraş oarecare — loveşte prin bombele lansate şi câteva locuinţe c i v i l e aflate în imediată vecinătate. Un procent de „răspândire" a bombelor este admis şi de iertat şi într'o proporţie mai mare decât este admisă şi înţeleasă „răspândirea" proectilelor gurilor de foc terestre.

Nu tot astfel sunt de admis procedeele şi bombardamentele efectuate de sburătorii americani asupra unora din oraşele italiene!

Primul bombardament efectuat asupra oraşului Cagliari în ziua de 28 Februarie a. c. — şi ale cărui efecte le-am constatat personal la câteva zile numai — este o categorică dovadă a procedeului american.

Locul bombelor aruncate în plină zi arată clar că în afară doar de câteva căzute „din întâmplare" asupra portului şi gării învecinate, marea lor majoritate au atins oraşul Cagliari în centrul, periferia şi în afara lui, distrugând clădiri şi instalaţiuni cari nu aveau nimic comun cu obiectivele militare.

Hidroscala acestui oraş, aerodromul precum şi alte instalaţiuni militare importante au rămas intacte din acel bombardament, pentru că asupra niciunuia din aceste obiective nu s'a „ochit", bombardamentul american fiind efectuat pur şi simplu „la noroc" şi în consecinţă efectul la clădirile şi populaţiunea civilă, groaznic. Două mii de morţi civili — fără a mai număra răniţii — dintr'o populaţie de cca. 100.000 oameni, precum şi un oraş aproape distrus într'un singur bombardament, arată o tehnică şi un procedeu „special" care justifică din plin măsura guvernului japonez!

In apropiere de acel oraş, aceiaşi „sburători" au aruncat bombe dela mică înălţime, asupra unui sătuleţ, omorînd cu una singură un grup de 40 c o p i l a ş i de şcoală primară, cari — crezând că sunt aviatori italieni — le făceau semne amicale din mână...

La Cagliari, ca şi la Milano, Torino sau alte oraşe, bombardamentul a fost însoţit de mitraliarea populaţiei cu o ne mai pomenită lipsă de milă. O declară martorii oculari, personalităţi de nediscutat — militari şi civili — pe care i-am întâlnit acolo şi în restul Italiei.

Şi totuşi, bombardamente aeriene precise—atunci când s'a dorit acestea—au putut fi efectuate. Dovada au făcut-o aviatorii englezi în cazul special al aceluiaşi oraş Cagliari, probabil pentru a demonstra unei populaţiuni nenorocite diferenţa dintre ei şi „tehnica" bombardamentelor americane... Au sosit noaptea deasupra oraşului Cagliari — a doua zi după americani — au lansat în prealabil paraşute luminoase şi timp de 15—20 de minute şi-au aruncat bombele lor, cu toată apărarea antiaeriană a oraşului care a şi doborît câteva avioane, exclusiv asupra obiectivelor militare.

Procedeul corect al englezilor la Cagliari a avut desigur un „tâlc" special la adresa americanilor şi care nu e sortit să le scuze bombardamentele teroriste efectuate asupra altor oraşe italiene şi în special asupra Genovei, pe care au bombardat-o în plină zi transformând-o aproape în ruină! Populaţiunea genoveză care a mai rămas după urma acelui teribil bombardament „civil" nu-i poate ierta pe englezi, după cum nici francezii nu pot uita pe cei ai lor 3618 morţi şi 9780 răniţi, victime civile ale bombardamentelor teroriste anglo-americane efectuate asupra oraşelor: Paris, Le Havre, Abbeville, Saint Nazzaire, Rouen, Lorient, Rennes, Lille, Brest, Dieppe şi altele.

Poate că măsura guvernului japonez — în acord faţă de convenţia dela Geneva, care prevede că războiul să fie dus cu omenie, neînţelegând să apere de orice sancţiuni pe cei care-l poartă cu multă cruzime — să tempereze pe viitor excesul de zel şi bombardamentele efectuate „la noroc" sau cu rea intenţiune!

Comandor av. AL. DEMETRESCU

GEN. ENESCU RAMIRO (4)



Şeful Statului Major al Aerului Român, ascultând — pe front — raportul unuia din colaboratorii săi



Adj. av. Ştefan Greceanu, Cavaler al ordinului „Virtutea Aeronautică" de război, unul din bravii noştri vânători aerieni

Aripi româneşti în luptă



Bombardierele noastre înaintând adânc în inima Rusiei (S. M. P.-Petre Stere)



Pe front, la un post de comandă aeronautic (S. M. P.)





Decorarea piloţilor români, pe fro[nt] distinşi cu însemnele „Crucii de Fier



Echiparea pentru misiune
(S. M. P.-Stoicuță Ion)



Cercetând harta
(S. M. P.-P. K.)



oasta Mării Negre, în patrulare...
(S. M. P.-P. K.-Stachelscheid)





Inaintând în formație. Jos, obiectivul...
(S. M. P.-Petre Stere)

CRONICA RĂZ



— Două doc

In faza actuală a războiului mondial, când operaţiunile forţelor de uscat sunt reduse la câteva acţiuni locale; iar ale forţelor navale se limitează mai mult la atacurile submarinelor germane împotriva convoiurilor de vase anglo-americane în spaţiile maritime ale Oceanului Atlantic şi mărilor anexe, aviaţia beligeranţilor desfăşoară o activitate mai mare.

Această activitate a aviaţiei beligeranţilor se caracterizează prin aplicarea a două doctrine, sau mai bine zis, a două concepţii şi metode, în opoziţie una cu alta, care au pus în discuţie publică probleme foarte variate şi interesante în strânsă legătură cu rolul şi misiunea aviaţiei militare în timp de război, fie ca armă de sprijin folosită pe teatrele de operaţiuni, în colaborare cu celelalte arme; fie ca armă independentă, folosită pentru atacurile sistematice în scop terorist, departe de fronturile ocupate de armatele combatante, în interiorul ţărilor beligerante şi împotriva oraşelor deschise şi a populaţiunii civile ne-combatante. Una este doctrina puterilor Axei şi alta doctrina anglo-americană.

Doctrina puterilor Axei în materie de război aerian se bazează mai mult pe principiul colaborării aviaţiei cu celelalte arme, adică pe concentrarea tuturor mijloacelor armate asupra obiectivului militar principal şi pe convergenţa acţiunilor ce pot conduce la decisivă, la succesul final, la victorie.

Această doctrină a aplicat-o Germania, Italia, Japonia, România, Finlanda şi celelalte state din grupul Axei, în toate campaniile din cursul acestui război.

In toate campaniile din Polonia, din Olanda, Belgia, Franţa, Norvegia, peninsula balcanică, U. R. S. S., Africa de nord şi occidentală şi Extremul Orient, puterile Axei au angajat aviaţia lor în strânsă legătură cu ofensiva forţelor de uscat, sau navale, căutând să-şi asigure supremaţia aeriană şi ducerea la bun sfârşit a operaţiunilor militare.

Pe lângă participarea activă şi masivă a formaţiunilor aeriene la lupte terestre şi maritime, aviaţia puterilor Axei a procedat la atacul metodic al obiectivelor variate militare din spatele fronturilor de luptă; din teritoriile inamice: fortificaţii, căi de comunicaţii, concentrări de trupe, baze aeriene şi navale, uzine de armament, materiale de război de tot felul, instalaţii în legătură cu industria de război ş. a. Germanii şi aliaţii lor au rămas credincioşi acestei doctrine şi în războiul maritim, concentrând maximum de mijloace prin convergenţa acţiunilor asupra obiectivului strict militar: întreruperea comunicaţiilor maritime şi scăderea tonajului flotelor inamice prin folosirea submarinelor, hidro-avioanelor de recunoaştere, de luptă şi de bombardament ca şi a minelor. Bătălia aero-navală tip absolut modern este şi ea bazată pe aceeaş doctrină.

Intre 1 — 15 Mai aviaţia puterilor Axei a activat pe frontul oriental şi occidental european; pe frontul african şi mediteranean; ca şi pe frontul din Pacific şi din Extremul Orient (Birmania şi China) în aceleaşi condiţii şi deci prin aceleaşi metode impuse de doctrina lor de război, care este în acord şi cu principiile războiului limitat numai asupra obiectivelor militare. Dacă, excepţional, aviaţia germană a atacat şi obiective „civile" aceasta a făcut-o numai sub titlu de represalii, fiind deci provocată de inamicii săi.

Marea Britanie şi Statele Unite aplică însă în războiul aerian metode opuse prin organizarea atacurilor masive şi independente cu caracter exclusiv terorist, împotriva oraşelor deschise, a populaţiunii ne-combatante şi a tuturor obiectivelor civile. Din nefericire s'au înregistrat, în actuala fază a războiului aerian, aşa cum înţeleg să-l practice anglo-americanii, distrugeri de spitale, de vase-spitale, care navigau cu semnele vizibile ale Crucei roşii şi în cursul nopţii, cu toate luminile reglementare aprinse, de monumente istorice sau artistice, de biserici, şcoli, sau aşezăminte de binefacere; ba şi atacuri ale avioanelor la joasă altitudine, deasupra oraşelor şi satelor, pentru a îndrepta mitralierele de pe bordul lor, împotriva oamenilor surprinşi pe străzi — a bătrânilor, femeilor şi copiilor! In cursul unui atac terorist al aviatorilor inamici deasupra unor regiuni din Germania, s'au aruncat bombe explosive de calibru mare asupra unor stăvilare, provocând sfărâmarea lor, revărsarea apelor asupra satelor învecinate.

Asemenea acţiuni teroriste şi distructive nu sunt în acord cu



Grup de sburători români şi germani în strânsă camaraderie pe front.

(S. M. P. — Stoicuţa Ion)

...ULUI AERIAN



...perațiunile aeriene dela 1—15 Mai 1943 — de ROMULUS SEIȘANU

principiile și tradițiile unor popoare civilizate și nici cu legile războiului modern. Ele nu onorează arma aviației și nici pe cei aflați în serviciul ei, în calitate de combatanți. Războiul aerian sub forma de atacuri teroriste împotriva copiilor, femeilor, bătrânilor și a oamenilor ne-combatanți; sau sub forma distructivă, împotriva monumentelor și bunurilor civilizației noastre, este condamnabil, atât din punctul de vedere uman și moral, cât și din punctul de vedere de drept. El este un abuz al forței brutale; o deslănțuire de instincte primitive și o dovadă de slăbiciune în materie psihologică, de oarece victoriile se câștigă numai pe teatrele de războì, acolo unde se găsesc armatele și de acele armate ai căror soldați se bat și se sacrifică pentru a apăra patria lor amenințată; drepturile și libertatea națiunii lor și bunurile spirituale și materiale ale civilizației.

Războiul aerian terorist practicat de câtva timp de anglo-americani poate atrage represalii în proporții nebănuite, care vor chema pe cei ce au abuzat de forță la realitate.

In Germania se afirmă că va sosi și momentul când „contul atacurilor teroriste va fi regulat".

In primele două săptămâni ale lunii Mai 1943, formațiuni masive aeriene anglo-americane, compuse din aparate de bombardament cu mai multe motoare, au atacat orașele germane din regiunea Ruhrului, având ca obiectiv principal orașul Duisberg și cele din regiunile dela nord-vestul, centrul și nordul Germaniei, precum și din Olanda, Belgia și Franța, cu obiectivele: Kiel, Emden, Felsen, Anvers, Boulogne.

Formațiuni aeriene anglo-americane, care au bazele lor în Africa de nord și în insula Malta, au atacat mai multe localități din Italia centrală (între care și stațiunea balneară Ostia din apropierea Romei) și de sud; precum și cele din insulele Sardinia și Sicilia.

In cadrul operațiunilor regulate ale războiului aerian, aviația de recunoaștere de luptă și de bombardament a puterilor Axei s'a manifestat cu aceiaș tărie ca și în trecut, — atât pe frontul de vest și cel oriental împotriva forțelor sovietice cât și pe frontul Pacificului și al Asiei orientale, unde s'au desfășurat între 1—15 Mai importante acțiuni ofensive. In luptele ce s'au dat în spațiul capului de pod Cuban între 12—15 Mai, trupele germane și române, care au reușit să înfrângă forțele sovietice, au fost admirabil sprijinite, de forțele lor aeriene.

Cu prilejul unui atac puternic de noapte împotriva regiunii Londrei, care a durat câteva ore și cu un minimum de pierderi, aviația germană a aplicat o nouă tactică, care a surprins apărarea antiaeriană britanică.

Aviația sovietică a atacat și ea câteva localități din Germania orientală și din zona situată în spatele frontului german suferind pierderi severe, — peste 100 de aparate pe zi.

Tun antiaerian românesc în acțiune
(S. M. P.)

Salvarea naufragiaților



Omenia latinească și profund creștină a poporului italian a fost un teren prielnic pe care să poată răsări o seamă de așezăminte care fac mândria Italiei și în acelaș timp a omenirei întregi. Printre aceste nenumărate instituții cu scopuri umanitare, o deosebită însemnătate are astăzi „Centrul radio-medical pentru salvarea naufragiaților".

Intemeiat înainte de război, acest așezământ este alcătuit dintr'o centrală emițătoare și receptoare, așezată pe litoralul Italiei, care primește apelurile de salvare ale naufragiaților oricărei armate ar aparține, și ordonă nenumăratelor subcentre, presărate pe întreg litoralul peninsulei și insulelor italiene, să înceapă operațiile de salvare a acelora care au cerut ajutor. Centrul este înzestrat cu un spital de peste 200 de paturi, care poate fi mărit după nevoie, și ce cuprinde secții pentru toate ramurile medicinei și chirurgiei. O armată de doctori recrutați dintre medicii și chirurgii cei mai de seamă, este mobilizată în preajma acestui centru și a subcentrelor dependente. Subcentrele, organizate totdeauna în porturi, au la dispoziția lor un mare număr de avioane și ambarcații maritime, cu care să se poată răspunde la apelurile de salvare.

De multe ori Centrul radio-medical pentru salvarea naufragiaților primește cereri de a se trimite pe navele aflătoare în larg chirurgi sau medici specialiști pentru cazurile urgente și care nu îngădue o deplasare a bolnavului. Odată cu apelul pentru cererea unui astfel de ajutor, doctorul navei sau comandantul ei dă și indicațiile sumare asupra boalei, pentru ca specialistul trimis să se poată utila cu tot ceeace are nevoie în cazul anumit. In chipul acesta, au fost salvați nenumărați bolnavi care altfel ar fi fost sortiți să pășească spre desnodământul fatal.

Naufragiații depe nave sau depe avioane sunt salvați cu ajutorul unor aeronave speciale sau a unor ambarcații pregătite în acest scop, care intervin sau în urma unui apel, sau ca o urmare a acțiunilor de recunoaștere ce efectuează în chip permanent, sub semnul Crucii Roșii internaționale. Nu toți naufragiații pot da semnale de alarmă, și așa că misiunile de „recunoaștere sanitară" au fost create tocmai pentru a veni în ajutorul acelora fără nici o posibilitate de comunicație cu țărmul.

Spuneam la început că Centrul radio-medical pentru salvarea naufragiaților nu ține socoteală de naționalitatea acelora care sunt pradă valurilor mării sau a unor crize de sănătate. S'a întâmplat, în cursul acestui război, acest interesant caz: O navă engleză de transport, care a izbutit să se salveze dintr'un violent atac al aerotorpilorilor italieni, efectuat deasupra unui convoi, având la bord pe un tânăr ofițer, decorat cu cea mai înaltă medalie engleză, într'o stare disperată din pricina rănilor primite, și comandantul vrând să salveze pe acest viteaz ofițer, a făcut apel la Centrul radio-medical italian, care îndată a trimes un hidroavion cu un chirurg și doi medici. După ce bolnavul a fost operat, medicii au hotărît ca unul din ei să rămână până când pacientul va fi în afară de orice pericol. Astfel medicul italian a făcut o călătorie pe o navă inamică, după ce s'a legat prin cuvânt de onoare că, în conformitate cu normele centrului nu va face uz de nici o știre pe care o va căpăta în timpul navigației sale pe nava adversară.

Datorită serviciului efectuat de Centrul radio-medical pentru salvarea naufragiaților, nenumărați oameni au putut fi salvați din situațiile cele mai grele sau redați vieții când toată lumea își pierduse orice nădejde. Dar Centrul radio-medical italian mai dă și altfel de ajutoare: de ordin spiritual. Nu de rareori se întâmplă ca depe o navă care a cules naufragiați, sau depe una în navigație obișnuită, să vină apelul: Trimiteți un preot pentru ultima Impărtășanie. Indată, unul din avioanele Centrului își ia sborul, aducând ultima consolare acelora care vor să moară împăcați cu conștiința lor creștinească. Centrul radio-medical mai are la dispoziția lui și nouă preoți protestanți germani, chemați pentru a putea veni în ajutorul acelora care nu sunt catolici, indiferent dacă sunt prietenii germani sau adversarii englezi.

In chipul acesta Italia își îndeplinește, în vremuri în care destinul omenirii nu cruță vărsările de sânge, înalta ei misiune de umanitate, misiune care a așezat-o în fruntea lumii întregi și în toate veacurile.







MEDALIOANE



Sublocotenentul aviator DUMITRU ENESCU

ÎN dimineaţa zilei de 10 Aprilie 1943 a căzut la datorie, pentru Patrie şi Rege şi pentru isbăvirea neamului tânărul sburător Enescu.

Fiul unui destoinic şi temerar sburător, radiotelegrafistul Enescu — cunoscut din raidurile din întreaga lume ale precursorului Bibescu—Sub-Lt. Dumitru Enescu şi-a aflat moarte de erou acolo, departe, pe malul Doneţului.

Făcând „celulă" cu alt tânăr sburător şi prieten — Sub-Lt. Naghirlac — Dumitru Enescu este silit să ateriseze forţat, de un proectil inamic care-i spărsese rezervorul de uleiu. La aterisare, motorul supra-încălzit aduce explozia respectiv — proectilele propriului său armament şi rezervorul de benzină — şi cu ea, sfârşitul atât de timpuriu al unui tânăr, al unui suflet, al unei nădejdi!

Miteluş! Sufletul şi memoria ta vor pluti întotdeauna printre noi, camarazii tăi, care te-am iubit şi apreciat pentru bravura, blândeţea şi caracterul tău de elită! In zumzetul motoarelor noastre, sus, la mii de metri înălţime şi la sute de kilometri departe de locul tău de veci, îţi vom auzi chemarea şi vom simţi îndemnul tău de luptă! Jertfa ta nu va fi fost în zadar şi în ziua victoriei noastre româneşti, numele tău va fi rostit şi chipul tău ne va lumina bucuria.

UN CAMARAD





Un brav sburător italian căpitanul pilot URBANO MANCINI

ÎN Sardinia, la o bază de aero-torpiloare am cunoscut pe sburătorul italian Urbano Mancini, cu câteva momente înainte de a pleca într'o misiune în largul Mediteranei.

Deşi tânăr şi numai căpitan, Mancini comanda cu mare prestigiu un important grup de aero-torpiloare, grup renumit în întreaga aviaţie italiană pentru nenumăratele „scufundări" de nave — de război şi de transport — anglo-americane.

Modest — aşa cum sunt adevăratele exemplare ale bravurei — excelent camarad şi minunat specialist în arta de a torpila dela mică înălţime vasele inamice, Căpitanul Urbano Mancini reprezenta una din nădejdiile aviaţiei italiene, sortit să ajungă la cele mai înalte comenzi.

Permanent în toate misiunile, neobosit luptător—a făcut şi campaniile din Abisinia şi Spania — Mancini avea la activul său următoarele victorii:

— 9 vapoare de transport scufundate, totalizând 120.000 tone.
— 2 cuirasate engleze scufundate.
— 1 vas port-avion avariat.
— 2 avioane Curtiss doborîte.

Acesta este statul de serviciu şi bravură al Căpitanului Urbano Mancini.

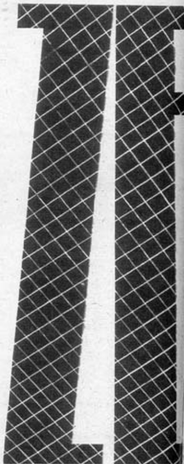
Ultimul mesagiu — transmis din largul Mediteranei prin radio — a fost: „Misiunea executată; mă întorc!"

Nu a mai avut însă parte să-şi revadă nici camarazii şi nici ostaşii care-l adorau.

A căzut ca un erou, într'o luptă dură şi neegală, odată cu întregul său echipaj!

Camarazii sburători români înţeleg şi se alătură durerii aviaţiei aliate italiene, căreia îi trimit caldul şi frăţescul lor salut!

AL. D.









M. S. Regele, Mareşalul Conducător şi oficialităţile primind defilarea trupelor *(S.M.P.)*

Echiparea unui avion pentru sbor *(S.M.P.)*



In formaţie trec mândrele noastre avioane de recunoaştere *(SMP)*


Trec paraşutiştii !... (S.M.P.)


Artileria antiaeriană defilează în nesfârşite coloane (S.M.P.)


Coloana unităţilor blindate (S.M.P.)


Defilează drapelul unui regiment de cavalerie (S.M.P.)


O compactă unitate de paraşutişti. (S.M.P.)





Căpitanul aviator Şerbănescu, comandantul unei escadrile de vânătoare.

(S. M. P.)

Neclintita camaraderie GERMANO-ROMÂNĂ

21 Noembrie pe un aerodrom Româno — German

IN ziua de 19 Noembrie Ruşii deslănţuiau ofensiva de iarnă. Atacau cu efective mari în cotul Donului şi Sud—Stalingrad. Ei profitaseră de o ceaţă deasă care făcea opac infinitul stepei, iar canonada artileriei se auzea înfundat ca nişte izbituri într'un munte de vată. Aviaţia noastră nu putea interveni decât cu riscuri mortale. Cu risipă disproporţionată de oameni şi materiale. Plafonul era între 80—200 metri. Motoarele duduiau gata în orice moment să intre în acţiune. Priveam cu disperare cerul de plumb. Uneori cortina grea a negurilor se subţia şi o fereastră albastră se deschidea spre înălţimile azurate. Atunci un fior de speranţă ne umplea inimile; pe aerodrom, Stukas-uri germane şi Messerschmidt-uri cu culori româneşti aşteptau la fel unor paseri cu aripile întinse pentru sbor. Tancurile ruseşti erau la 18 Km. Perdeaua de ceaţă vibra ca o cortină în dosul căreia baletul sălbatec al morţii a început. O supremă exaltare ne străbătea inimile, ne gândeam la patria noastră pentru mărirea şi onoarea căreia ne batem aici în stepă; la porţile Stalingradului. Cine va putea exprima vreodată nerozia acestei simţiri, ce cântec o va putea purta întreagă pe aripi de mătase?

Ceaţa s'a rărit ca o turmă de bizoni într'un pampas pârjolit de foc şi secetă în nouri de fum roşii; 40 de Stukas-uri se ridică urlând şi vibrând, săgetând norii. Atacă! Nu ne lăsăm mai prejos. Căpitanul aviator Şerbănescu sare cel dintâiu în carlingă urmat de locotenentul Berceanu şi Adj. Mucenica. Slt Firoescu cu aerul lui de adolescent surâzător de parcă ar pleca la o vânătoare de fluturi pe luncile sure ale cerului şi adjutantul Vinca Tiberiu au alergat în faţa puhoiului de tancuri şi coloane de maşini ce înaintau dinspre răsărit. Aerodromul vibra la unison cu inimile noastre. Dacă cerul s'ar fi deschis mai mult! Dar el rămânea întunecat ca o fatalitate; aviatorii au înfruntat fatalitatea cu un surâs, replica de totdeauna a acestei rase în faţa destinului implacabil. Dela altă escadrilă au plecat locotenentul Agarici, Eftimescu şi Mureşanu.

Mecanici, soldaţi, armurieri stăteau în aşteptare pe aerodrom cu ochii spre răsărit. Se vor mai întoarce? Câţi?

Locotenentul aviator Berceanu s'a întors cu parbrisul spart şi o dâră de sânge ce se prelingea de sub casca de piele. I-am spus că e rănit şi l-am întrebat cum se simte. A surâs! I se părea un amănunt fără importanţă. Atacase atât de jos încât fusese atins de un proectil de infanterie în cap. A scăpat prin minune. Ai noştri şi germanii veneau şi plecau fără răgaz. Alimentau, decolau şi plecau câte o celulă. Sublocotenentul Firoescu a făcut trei ieşiri la inamic. Seara a fost felicitat de comandantul de grup la conferinţă. Adj. Vinca a aterizat cu

radiatorul spart la 500 metri de tancurile rusești. Un camarad i-a dat repede o mână de ajutor Stricăciunea a fost reparată sub foc inamic cu calm și îndemânare și avionul a revenit la aerodrom. Câteva echipagii s'au rătăcit în ceață.

La trei și jumătate în stepă era noapte. Ultimele avioane s'au întors din misiune. Au atacat cu tunurile de bord și mitralierele coloanele de masini și infanterie ce înaintau, alături de camarazi germani în această zi de încordare extremă, când motoarele pare că vorbeau o limbă omenească înfrățită cu sburătorii. Aviatorii români s'au depășit înfruntând în același timp ceața complice și revărsarea maselor de oameni și mașini blindate.

Serg. T. R. Bălan Ion Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică,



Adjutantul aviator Mucenica, unul din bravii noștri piloți dela vânătoare.
(S. M. P.)



In inima Rusiei, ora de raport, la un grup românesc de vânătoare.
(S. M. P.)



Instantaneu la escadrilă...
(S. M. P.)



Instantaneu dela sărbătorirea a 20 ani de aviaţie fascistă, la Bucureşti (S. M. P.)



Vânătorii italieni au doborit avionul duşman care arde jos, în flăcări. Pilotul s'a salvat cu paraşuta. (Luce)



FELDMAREŞALUL FREIHERR VON RICHTHOFEN

PENTRU excepţionalele merite de războiu, dovedite pe frontul de Est in special în cursul iernei care a trecut, generalul Colonel baron Wolfram von Richthofen a fost înaintat la 16 Februarie a. c. la gradul de feld-mareşal. Este cel mai tânăr dintre mareşalii marelui Reich — are numai 48 de ani — şi deţine comandamentul eroicei flote aeriene care luptă cu atâta îndârjită bravură contra bolşevicilor.

Frate cu celebrul as al aviaţiei germane din trecutul războiu mondial — Manfred von Richthofen—a făcut şi el parte din renumita escadrilă „tango" fiind acela care a doborît la 7 Mai 1917 pe asul aviaţiei engleze, căpitanul Albert Ball.

In 1920 părăseşte cadrele active ale armatei germane, pentru a reveni după 3 ani şi a se consacra — împreună cu viitorii mari şefi ai aviaţiei germane — la organizarea acesteia în tăcere şi cu toată modestia care-l caracterizează.

In 1929 trece, în mod strălucit, examenul tehnic obţinând titlul de doctor-inginer şi înaintat la gradul de căpitan. In momentul revoluţiei naţional socialiste este chemat în ministerul aerului condus de generalul Göring — ca şi el — as din războiul trecut.

In 1936 se înrolează printre primii în faimoasa legiune „Condor" care va lupta contra bolşevicilor în Spania, devenind în 1938 — odată cu gradul de general — comandantul forţelor aeriene germane din peninsula iberică.

In actualul războiu, unităţile în „picaj" ale generalului Richthofen — mare specialist în acest nou mod de luptă — joacă un rol capital în căderea liniei Maginot, decernându-i-se Crucea de cavaler a Crucii de fier la 14 Iulie 1940.

In 1941 corpul său de aviaţie pe care-l comandă acţionează în Balcani, pentruca la declararea războiului sfânt să fie trecut pe frontul de Est, unde celebrele sale „Stuka" au obţinut neuitatele victorii din Crimeia, la Kerci, la ocuparea Sevastopolului şi la apărarea legendară a Stalingradului.

Cel mai tânăr mareşal german a avut o viaţă dură de ostaş închinată exclusiv Patriei şi intereselor ei, fiind preţuit de toţi sburătorii români care-i cunosc azi bravura, priceperea şi sincera lui camaraderie.

AL.





Inaintarea ge

AȚII NOȘTRI



După misiune, vânătorii aerieni își împărtășesc impresiile. *(Luce)*





GENERALUL
ALDO URBANI

AM avut plăcerea să cunosc „pe teren" un mare șef italian, pe generalul de divizie Aldo Urbani, comandantul aeronauticei din Sardinia.

Sburător și pilot efectiv el insuși — așa cum sunt de altfel toți șefii sburătorilor italieni în frunte cu Ducele Mussolini, ministrul aerului — generalul Urbani comandă cu mare prestigiu, la vârsta de numai 44 de ani, una din cele mai mari și mai importante mari unități de aviație italiană ce luptă în Mediterana.

In cele câteva zile cât am avut cinstea a fi oaspele glorioasei aeronautici din Sardinia, am vizitat aproape toate câmpurile de aviație de acolo, constatând peste tot — in organizația, in execuția și chiar in sufletul sburătorilor italieni — priceperea, mâna de fier și înțelegerea sufletească a acestui valoros ofițer italian.

Este un șef sever, dar drept in aprecieri. Călit într'o indelungată și rodnică activitate aeriană de pace și războiu, dispunând de o pregătire tehnică superioară și înțelegând mai bine ca oricare altul folosirea aeronauticei, a materialului și a sburătorilor — intrucât „a trăit" o intreagă carieră in această armă — generalul Aldo Urbani poate ordona cele mai grele misiuni, ele fiind executate aidoma, fără umbră de murmur și cu toată increderea de către sburătorii ei.

Bătălia aeriană din Mediterana este aspră. Inamicul dispune de forțe numeroase și un material excelent, cărora numai calitățile de admirabili luptători aerieni — imbinate cu un material de prim ordin și cu o conducere superioară — le poate face față. Numărul glorioaselor jertfe — peste 350 morți printre care un general de brigadă, doi comandanți de regiment, opt ofițeri superiori și douăzeci căpitani — arată patriotismul, elanul și contribuția eroică a sburătorilor italieni din această insulă. Căci pe deasupra tuturor considerațiunilor și datelor statistice, in Sardinia — ca și la toate aviațiile Axei—domnește o ambianță eroică, hrănită de pasiune și credință, izvor de fapte mărețe și de un inalt devotament.

Acolo, in Sardinia, sâmburele acestei forțe spirituale e datorit conducerii exemplului și camaraderiei generalului de divizie [illegible]



[...] de vânătoare german maiorul Graf, [...] misiune. *(P. K.)*



Tanc german inaintând invincibil *(P. K.)*



Trupe alpine italiene transportate cu avioanele. *(Luce)*

ȚARA NOASTRĂ



Schitul Ialomicioara
(foto Pomuț)
(foto Minist. Propag.)



Parcul Carol I din București: din grupul plastic executat de sculptorul Paciurea
(foto Pomuț)



Lacul Herăstrău din Capitală
(foto Pomuț)



Lacul Znagov
(foto Pomuț)



Peisaj de iarnă în munți
(foto Pomuț)



Port românesc (foto O. N. T.)



Vedere de iarnă din Abrud
(foto Minist. Propag.)

(17) (341)



Biserica luterană di
(foto Minist. Pr

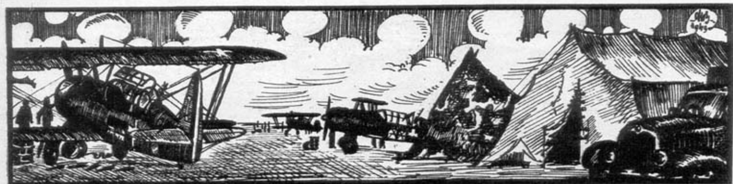
Cişmigiu... *(foto Pomut)*



La fân... *(foto Pomut)*



Sat ardelean: *Sân-Giorgiul Român*



ÎNTÂLNIRI...

Drumul se unduia deasupra ţărmului mării...
Ascultând fiecare basmul gândurilor nespuse, ei doi mergeau încet, odată cu inserarea.
Albi — splendizi în planarea lor de graţie — pescăruşii coborau bolid peste spuma mării, prinzându-şi prada...
— „Oamenii îmbătrânesc prin sfârşirea inimei" spuse cel în ochii căruia scântei erau ca de cremene şi umbra-i stăpânea inserarea...

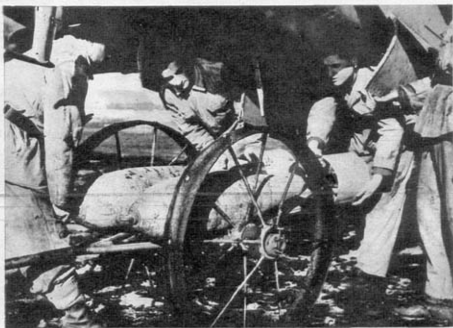
CIND eram mic, atât de mic că mama trebuia să mă ducă de mână la grădiniţa de copii, îmi aduc aminte că mă înfioram întotdeauna când treceam prin faţa unei case mari, boerească, pe scările căreia, prin gardul de fier se puteau vedea atât de bine câteva proectile de artilerie cu focosul îndreptat în sus.

Mama îmi spunea că sunt din războiul trecut, de când a fost bombardată Constanţa şi că n'au făcut explozie.

Aceasta a fost prima mea întâlnire cu proectilele aviaţiei.

A doua oară m'am întâlnit la Mariupol.

Deabea descinsesem din tren — urcasem dealul până la Comenduire — când o bombă de cinci sute de kg. a căzut pe stradă doar la câţiva metri...


Bombele sunt transportate cu cărucioarele la avioane (S. M. P. — P. K.)

Nici de data aceasta însă bomba n'a făcut explozie — spre norocul Căpitanului Const. Popescu şi al meu — care am fost, totuşi, acoperiţi de molozul zidului la adăpostul căruia, imprudent, ne adăpostisem.

Apoi ne-am întâlnit adeseori.

Doar de câteva ori însă ne-au rămas vii împrejurările...

...Printre lucrurile aduse din războiu tot bagajul meu s'a redus la cât a încăput într'o ladă de cartuşe; am şi o schijă.

Una destul de mare, de colţuroasă...

...Eram la Gostagajewska. Jucam rhummy la o masă improvizată într'o livadă. Total depăşindu-ne, jucând cu arta care întotdeauna l-a caracterizat, Colonelul ne făcea o demonstraţie.

In timpul acesta s'au auzit avioanele.

— „Sunt germane". Ne asigură elevul T. R. Gavriluţ.

Erau însă avioane bolşevice care ne vizitau în Kaukazia.

La o înălţime neaşteptat de mică au declanşat bombele şi încărcăturile cu grenade.

Un uruit năprasnic.

Peste tot era numai fum.

Nu ştiu când m'am lungit la pământ. In momentul următor, colonelul era peste mine.

Avioanele sburau cu o viteză înspăimântătoare.

Şi în sgomotul acesta infernal — a venit altul mai grozav, mai cumplit.

Un avion atins, izbutind să mai sboare o oarecare distanţă, căzuse făcându-i explozie încărcătura.

Părea că s'a rupt pământul. Că n'o să mai rămână nimic. Schijele sburau vâjîind ca în Apocalips.

Un al doilea în flăcări şi fum şi-a frânt şi el sborul puţin mai departe.

Exploziile se ţineau lanţ.

Pe urmă n'a mai fost nimic.

Fierbinte, lângă mine, se înfipsese în pământ schija asta pe care am purtat-o, pretutindeni alături de celelalte trofee sovietice! ...un fluier, o busolă şi o hartă...

La două ore după asta, cu trei soldaţi şi un cheson de muniţii mergeam pe drumul ce duce la Anapa.

Ajunseserăm pe un mamelon când am zărit avioanele.

Am avut timp să tragem chesonul alături de şosea în şanţ, şi noi să fugim la cincizeci, o sută de metri.

Fiecare unde a putut.

Perju găsise o groapă — şi mă chema la el — dar n'am mai avut timp.

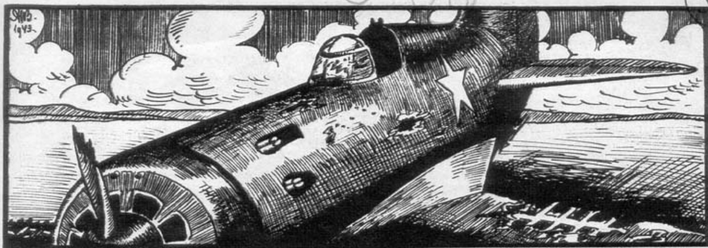
Cinci avioane se învârteau deasupra noastră.

Singuri noi, pe tot pământul,

Noi şi norocul nostru...

Rând pe rând avioanele îşi dădeau drumul asupra noastră într'un picaj ameţitor.

Cum stam cu faţa în sus şi le priveam, aveam impresia că sunt nişte păsări uriaşe care se reped ca să în-



haţe prada. Unul după altul aparatele se apropiau vertiginos de noi pentru ca apoi printr'un viraj să se redreseze...

Şi de fiecare dată spuneam: ăsta, ăsta va începe bombardamentul.

Nu mă mai gândeam la nimic.

Nu-mi mai aminteam nimic.

Eram întocmai acelor nenorociţi de şoareci care stau prostiţi, hipnotizaţi, în faţa pericolului cel mare: pisica.

Deodată mi-am dat seama că am la mine aparatul de fotografiat.

Am îndreptat obiectivul către cer. Am apăsat, automat, de patru ori pe declanşator.

După asta n'am mai avut ce face. Terminasem totul, aşteptam.

Mă învăţasem cu acest, într'adevăr, plutitor pericol şi ...aşteptam.

In clipa imediat următoare mi-a trecut prin minte că va fi zărit chesonul cu muniţii...

Nu ştiu nici azi, l-or fi văzut ori nu i-au dat importanţă?! ...dar peste câteva minute (a! câte veşnicii!) şi-au luat sborul într'acolo de unde veniseră...

Poate căutau artileria noastră care bătea Anapa...

Era o după masă de August.

Cu soare dogorîtor, umbră îmbietoare, şi lipsa unei vite la cazan.

Atunci, m'am dus cu Alexei, un român întâlnit prin părţile acestea, la marginea satului unde păştea o cireadă. Ne-am ales un viţel şi ne întorceam mulţumiţi.

In dosul unui zaplaz o fetiţă cât un gândăcel, plângea de credeai că are să i se spargă pieptul.

M'am apropiat de ea şi în vreme ce căutam în buzunar fişicul de bomboane din ziua aceea, am întrebat-o de ce plânge.

Viţeluşul era al ei; i-l dăduseră băieţii noştri când împărţiseră, cu două zile înainte, populaţiei din Krimskaja kolhozul de vite.

Bineînţeles, că i l-am dat imediat înapoi, că i-am dat toate bomboanele şi o hârtie de nu ştiu câte ruble.

Şi cum sunt copiii, din plânsul acela sfâşietor, Liuba începu a râde ca un soare... Mi-a dat chiar o poză, în timp ce mamă-sa şi bunică-sa, o femee uscăţivă şi cu ochii blânzi, mi-au mulţumit atât de mult.

Li se părea nefiresc...

...Să le dau viţelul înapoi!

Şi fiindcă eram porniţi după carne şi eu n'aveam ce face în după masa aceea, am mers vreo doi kilometri până la kolhoz de unde am luat o altă vită.

Când să ne întoarcem, avioane sovietice au vrut să se apropie de Krimskaja, dar antiaeriana germană şi română au fost necruţătoare.

Priveam admirativ...

Deodată au apărut Messerschmidturile...

De unde nici n'am văzut.

Cu viteza lor, în curând au ajuns bombardierele inamice care s'au risipit imediat.

Antiaeriana grea trăgea în neştire...

— „Au oare, nu ne-or face nouă astea ceva?" îmi spuse Alexei arătându-mi în sus.

In soare, căzând, fluturau schijele dela antiaeriană.

Un pod providenţial, era doar la câţiva metri. Ne repezim sub el. In clipele următoare ţărâna era împroşcată de schije.

Am scăpat!..

Liuba... Liuba... cum îţi mai străluceau ochii de copil când râdeai în soare!

Oare mânuţele tale s'au îngemânat în rugă pentru noi, sau doar gândul tău ne-a apărat?

In noapte; ceasul este unu; mergeam pe un drum cumplit cu văi şi dealuri împădurite.

De ori unde poate interveni surpriza.

Noi patru şi căruţa...

Deodată vorbe în şoapte.

Oprim. Degetul se încleştează pe revorverul mitralieră.

Somăm cam în acelaşi timp când şi noi suntem somaţi.

Cuvintele româneşti s'au încrucişat.

Mai mult — după un dâmb odihnindu-se, cei pe care-i credeam suspecţi nu sunt de cât ostaşii escadronului întâiu, dimpreună cu co-



Peisaj de aerodrom (S. M. P.)

mandantul lor Căpitanul Daniel Chiru şi sublocotenenţii, comandanţi de plotoane.

Au patrulat toată ziua.

Bucătăria nu i-a putut găsi.

Sunt epuizaţi.

Mergem cu ei; tuturor le dau porţia; doar cu mine e popota! Domusci, camarad de şcoală militară este fericit... Ce a mai umblat astăzi cocostârcul ăsta... care pe cât de bun este la front, pe atât de bună are şi inima.

Urcăm în căruţă câţiva oameni care aproape că nu mai pot merge.

După busolă, hartă şi căpitanul Chiru, ajungem — în fine! — la comanda regimentului.

Sunt toate excadroanele aici.

Colonelul Carp ordonă şi se execută: — Toată mâncarea adusă de popotari să fie distribuită soldaţilor din excadronul întâiu, excadronul cu care venisem, singurul care nu mâncase în ziua aceea.

Odată cu dimineaţa, avioanele inamice ne caută, dar aici în pădure suntem atât de bine camuflaţi...

Se cercetează harta, se dau secsoarele escadroanelor şi la... drum şi luptă.

Artileria inamică bate groaznic... şi ineficace!

EUGENIU V. HARALAMBIE


Cpt. av. Crihană şi Cpt. av. Dan Scurtu cu un sburător german

O VIZITĂ la una din cele mai brave flotile de aviaţie românească este nu numai interesantă, nu numai plină de învăţăminte, ci deadreptul emoţionantă. O asemenea vizită este un reconfortant tonic pe care noi, cei care însemnăm aci faptele de arme şi aripi ale bravilor noştri luptători aerieni, suntem bucuroşi că îl putem împărţi cu numeroşii noştri cititori.

Lt. C-dor av. IORDĂCHESCU

Iată pentruce atunci când organele superioare ale aeronauticei noastre ne-au înlesnit asemenea vizite, ne-am bucurat de a fi puşi în situaţia să vedem realităţi despre cari se vorbeşte prea puţin sau deloc.

Ziua aceea era acoperită de nori şi de undeva, din fundurile Bărăganului vântul şuera o monotonă şi tăioasă arie de câmpie. Directorul nostru, domnul Comandor aviator Demetrescu, ne netezeşte calea cu un telefon la flotilă, iar, după prealabilele şi folositoarele-i instrucţiuni, sburăm spre marginea oraşului, într'o maşină de piaţă: eu, confratele Gion şi reporterul fotograf Titi Constantinescu.

Adj. av. POMUŢ

La flotilă ne primeşte vesel şi bine dispus, vechiul nostru prieten din câmpiile Ucrainei, locotenentul aviator Gh. Popescu — Ciocănel care aci, are, printre adevăratele-i îndeletniciri sburătoreşti şi pe aceea provizorie de cicerone.

Maestrul LUCA ŞT.

Bine că te văd, i-am zis... şi bucuros că avu cine să-mi limpezească drumul, îi prezint pe Gion şi pe Titi... Gion a scos plaivasul şi i-a trântit pe loc o... caricatură, iar Titi, consemnează evenimentul într'unul din reuşitele-i instantanee. „Leika" lui nu dă greş niciodată.

După ce ne amintim cu emoţie şi haz peripeţiile unei misiuni făcute împreună dealungul Mării de Azov, Ciocănel, jovial şi îndatoritor, ne conduce la comandantul locţiitor al flotilei, locot-comandorul I... Şi aci aceeaşi primire înţelegătoare, aceeaşi bună dispoziţie. Comandantul ştia de vizita noastră şi după unele prealabile recomandaţiuni, ne trimite într'o cameră alăturată unde după un birou destul de minuscul, tronează voinic şi moldovan, căpitanul Crihană unul din cei mai aprigi şi hotărîţi comandanţi de grup aerian de pe front.

Cpt. av. PARSIFAL

Cu o vorbă molcomă şi cu gesturi certe, după o introducere de bun venit, căpitanul acesta comandant de formaţie aeriană din prima zi a războiului, el însuşi sburător de prima linie, ne povesteşte unul din cele mai mărețe episoade ale campaniei noastre aviatice dela Stalingrad. Dacă normele imperioase ale timpului ne-ar permite, am putea să arătăm ce a făcut acest grup de bravi sburători şi din ce situaţiuni critice a eşit, fără ajutor venit din afară, ci numai cu utilizarea raţională şi calmă a propriilor mijloace. Totuşi vom pomeni aci că formaţia aeriană a căpitanului acesta are în palmares patruzeci şi patru avioane inamice doborîte, că din formaţia aceasta fac parte bravii vânători aerieni căpitanul Dan Scurt, căpitanul Stătescu, S.-Lt. Firoescu, S.-Lt. Enescu, Adj. Vinca Tiberiu, Adj. Mălăcescu, Dr. Cezarie, toţi autori a numeroase victorii aeriene.

Adj. av. GOLOIU D.


Adj. av. ILIESCU

Dar bravura cea fără de seamăn a grupului este aceea din zilele de 21, 22 şi 23 Noembrie anul trecut, când cu proprii mijloace unitatea iese dintr'o situaţie extrem de critică, cu pierderi neînsemnate faţă de amploarea luptelor în cari aviatorii au luat arma şi au luptat în tranşee ca infanterişti, alături de sburătorii unei formaţiuni germane învecinate.


Lt. av. POPESCU-CIOCĂNEL GHEORGHE

„...Era un iad de foc, ne povesteşte molcom Căpitanul Crihană... Un foc revărsat din tunurile a zeci de tancuri, cari totuşi au fost ţinute trei zile la respect de bravii noştri aviatori transformaţi în infanterişti, până atunci când întreagă formaţia a fost evacuată".


S.Lt. av. FLORESCU ŞT.

Povestirea plină de avânt şi totuşi calmă, logică a căpitanului acestuia, curge ca un fluviu imens. Il ascult uimit, în vreme ce confraţii mei, pictorul şi fotograful, îşi fac datoria cu grabă şi meşteşug.


S.Lt. mec. REMUŞ M.

După aproape o oră de convorbiri pline de învăţăminte, ne amintim că

TILA DE VÂNTOARE


Cpt. av. Crihană în carlinga avionului său

Text: LADMISS ANDREESCU
Caricaturi: GION

mai avem şi alte treburi, ne luăm ziua bună dela convorbitorul nostru care ne întinde o mână voinică şi caldă şi conduşi de Popescu — Ciocănel, o luăm spre comandamentul grupului de alarmă.

Aci găsesc pe căpitanul aviator Ştefănescu, comandantul grupului, pe care îl cunoşteam de pe vremea cu o tresă subţirică de sublocotenent şi numai de 22 de ani la activul vârstei sale.


Adj. av. CINTEZA ŞT.

In componenţa escadrilelor de serviciu găsim, printre alţii, pe prietenul adjutant Pomuţ, unul din piloţii faimoasei escadrile 53. Ne bucurăm de revedere şi, desigur, ne îmbrăţişăm fericiţi.

— Vă stăm la dispoziţie, cum doriţi, se oferă bucuros comandantul grupului. Ii mulţumesc călduros, în vreme ce şi aci confraţii mei îşi fac din plin datoria: unul cu creionul şi guma, celălalt cu... „Leika".


Cpt. av. TEODORU

Pe aerodrom, mare animaţie. Avioanele — bravele noastre avioane de vânătoare, cu motoarele în „relenti", stau să împungă zarea la cea mai mică svâcnire a manetelor şi manşei, aliniate frumos în faţa hangarelor, în vreme ce, deoparte alte avioane sunt gata „pentru orice eventualitate", cum ne explică sublocotenentul aviator Florescu, un tânăr cu un chip energic şi numai nervi în toată fiinţa lui.


Maestrul PETRE

In jurul avioanelor trebăluesc harnicii mecanici. Descopăr câţiva vechi camarazi: Sublocotenentul Marin Remuş şi Maeştrii Luca Ştefan şi Gică Simulescu. Piloţii formaţiei — toţi tineri, numai svâcnet şi viaţă, — jumătate echipaţi: bustul şi capul, pentrucă picioarele este bine să fie mai... maniabile în carlingă. Identific printre ei pe sublocotenentul aviator Brezeanu — un om de o amabilitate potrivită temperamentului său — şi adjutantul Iliescu.

Sburătorii noştri tineri şi cu lumină pe chip, glumesc, spun bancuri sburătoreşti şi sunt gata să ţâşnească în înălţimi dacă nevoile ar cere-o. Dar cerul este liniştit, acoperit totuşi cu nori sinilii.

In camera piloţilor aflăm un alt grup de sburători.

Stau întinşi în chaise-longue şi, cu ochii senini, cercetează zarea.


Adj. av. IONIŢĂ I.

Unii joacă o partidă de şah, câţiva chibiţează şi-şi spun părerile asupra mişcărilor ce vor urma, în şoaptă. Găsim aci figura simpatică a căpitanului aviator Ion Bozero căruia Gion se luptă să-i prindă o caricatură în linii cât mai caracteristice.

Adjutantul Cinteză — iată un nume adecvat carierei de sburător! — se perpeleşte în jurul sobei uriaşe de teracotă. Lângă el, adjutantul Ion Ioniţă şi adjutantul Manu.

Cpt. av. TOMA LUCIAN

Intr'un colţ, într'o şuetă cu fete desigur, controversează, adjutanţii Pavel Ţurcanu, Dumitru Goloiu şi maestrul Grabcev, un basarabean care are ceva de răsbunat dincolo de Nistru.

După vizita de rigoare, care a fost destul de lungă şi plină de învăţăminte, ne despărţim de bravii sburători de serviciu şi coborîm în camera comandantului de grup.


Comandor av. ROMANESCU

Ciocănel ne conduce la comandament. Aci suntem primiţi de comandorul R... care se întorsese între timp. Domnia-sa ne invită la o mică convorbire despre flotilă şi sburătorii ei. Ne vorbeşte cald şi entuziast despre faptele de aripi ale sburătorilor flotilei, despre dârzenia căpitanului Crihană, şi despre felul în care au obţinut crucea de cavaleri ai „Virtuţii Aeronautice" sburători de talia căpitanului Marin Ghica, a cărui escadrilă numără peste 37 avioane inamice trimise la sol, căpitan Virgil Trandafirescu pe care l-am cunoscut într'o seară de toamnă în compania regretatului nostru prieten Ion Istrăteanu şi el sburător al acestei flotile, căpitanul Alexandru Manoliu, cel cu peste 60 misiuni la inamic, dispărut deasupra Stalingradului, căpitanul Emil Georgescu, fostul comandant al faimoasei escadrile 53, care se bucură de circa 54 victorii aeriene, locotenentul Nicolae Polizu care are la activ peste 100 misiuni la inamic, peste 36 lupte aeriene, şi 8 avioane trimise la pământ de mitralierele lui şi el căzut recent undeva în stepa rusească.


S.Lt. av. BREZEANU

Domnul comandor R, ne înşirue faptele de arme ale sublocotenentului Vintilă Brătianu, care în cele peste 25 lupte aeriene şi peste 100 misiuni la inamic, a doborît patru avioane duşmane, sublocotenentului Ion Maga, un adevărat munte de om, care nu s'a dat înapoi să culce opt avioane duşmane, adjutantului Andrei Rădulescu, cel cu 11 avioane bolşevice doborîte, adjutantului Tiberiu Vinca, autorul a cinci victorii aeriene, adjutantului Constantin Lungulescu care a doborît patru avioane duşmane, adjutantului Pomuţ cu cinci avioane duşmane distruse, adjutantului Ştefan Greceanu, tot cu cinci avioane doborîte, adjutantului Ion Mucenica, autorul a şapte victorii aeriene, adjutantului Costică Popescu cu trei avioane duşmane trimise la sol.

Locot. VĂCARU

Adj. av. ŞCULY N.

Dar comandantul flotilei ne vorbeşte, în termeni deosebit de călduroşi de cavalerii morţi: Lt.-Comandorul aviator Al. Popişteanu şi adjutantul aviator Eugen Camencianu cel care a doborît 10 avioane duşmane.

Este impresionantă spovedania comandorului, prin felul ei, prin atitudinea optimistă, prin încrederea care se degajează din ea.



Cpt. av. ŞTEFĂNESCU N.

Noi o consemnăm aci ca un tonic pentru toţi cei ce cred în victoria nedesminţită şi întreagă a aripilor noastre.

Când am eşit dela comandorul R... ne-a luat în primire tot Ciocănel. In biuroul lui am aflat pe căpitanul Toma Lucian actualul comandant al uneia din glorioasele escadrile ale acestei flotile.



S.Lt. av. MAGA I.

Gion l-a şi prins din condeiu. Tot aci aflăm pe locotenentul Văcaru şi sublocotenentul Maga. Pe coridor dăm peste căpitanul Agarici care trece grăbit spre aerodrom. Când discutam mai aprins cu Toma Lucian care şi el este autorul a patru victorii aeriene, cu 86 misiuni la inamic şi cu 22 lupte aeriene, intră pe uşă căpitanul aviator Teodoru. Il primeşte prompt tot Gion, cu... hârtie şi creion. Sub grafitul lui Gion un profil făcut parcă pentru o caricatură de artă, ia fiinţă într'o jumătate de minut.



Cpt. av. CRIHANĂ



Adj. av. MANU L.

Căpitanul Teodoru se bucură şi face mare baz.

Aşa sunt toţi veseli şi gata de glumă ca în clasa patra de liceu...

Dar când sus, sunt trimeşi să-şi măsoare forţele cu acelea ale duşmanului, o, atunci copiii aceştia iremediabili ştiu ce au de făcut. Au dovedit din plin cu fapta, cu preţul vieţii, că într'adevăr ştiu care li-i rostul.



Maestrul GRABCEV

Când am plecat, ne-a strâns mâna, tăcut şi grav, căpitanul Parsifal, iar maestrul Petre ne-a făcut o bezea de lângă avionul lângă care meşterea.

Maşina sublocotenentului Brezeanu ne-a scos în oraş, înviorați şi plini de încredere în victoria finală a armelor şi oamenilor noştri.

Cpt. av. AGARICI H.

In oraş era forfotă mare. Zecile de mii de oameni alergau după rosturile lor zilnice sub scutul ocrotitor al celor ce acolo, la marginea oraşului, stau de pază, neadormiţi.



Adj. av. ŢURCANU P.

Ciocănel, la despărţire ne-a îndemnat zâmbind:

— Să mai poftiţi pe la noi...



Cpt. av. BOZERO I.



Locot. av. X.

NIKI BĂTRÂN

Informaţiuni

(Urmare in pag. 25)

5. — Candidaţii admişi la acte, vor trebui să îndeplinească la intrarea în şcoală condiţiile psiho-fizice cerute pentru practica sborului fără motor. Vizita medicală se va face pe terenurile de sbor de către medicii respectivi.

6. — Pentru brevetele „C", remorcaj cl. I-a şi pentru antrenament, candidaţii vor anexa la acte brevetul ce posedă.

7. — Cererile candidaţilor pentru brevetul „B" însoţite de acte vor fi înaintate la şcolile unde candidaţii doresc să fie pregătiţi, cu cel puţin 20 de zile mai înainte de începerea activităţii seriei alese.

— Cererile însoţite de acte pentru brevetele „C" remorcaj cl. I-a şi pentru antrenament, se vor înainta la Comandamentul Tineretului Aviatic Român Str. Ioan Ghica Nr. 5 Bucureşti, cu cel puţin 25 zile mai înainte de începerea seriei respective, în care ar dori să fie pregătiţi.

8. — Pentru obţinerea brevetului categoria „B", se admit şi candidate — un număr limitat de 30 — în aceleaşi condiţiuni.

Elevele vor urma şcoala de sbor fără motor la Cernăuţi, fiind interne, iar cererile cu actele respective vor fi înaintate la Comandamentul Tineretului Aviatic Român până la 15 Iunie a. c.

9. — In şcolile de sbor fără motor indicate mai sus se admit pentru brevetul B, C şi pentru antrenament şi candidaţi de origine etnică germană şi italiană, conform normelor fixate de Subsecretariatului de Stat al Aerului.

Cererile acestora şi actele respective identice sau echivalente celor cerute românilor etnici, se vor înainta la Comandamentul Tineretului Aviatic Român Str. Ioan Ghica Nr. 5 Bucureşti, conform prevederilor art. 6 şi 7 de mai sus.

10. — Pentru elevii şcolilor de sbor fără motor care vor fi pregătiţi în acest an, în raport cu rezultatele obţinute, se vor acorda şi avantaje de transport la înapoiere.

Construcţia şi înălţarea smeelor

urmare şi sfârşit

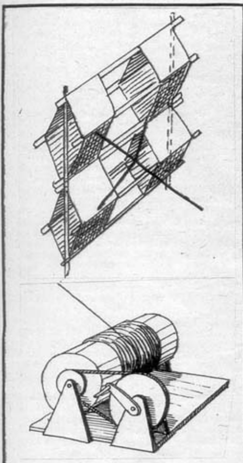


Fig. 8 — **Smeul mono-celular cu secţiune transversală dreptunghiulară**

real, atâta vreme până când iese din zona ascendentă a curenţilor aerieni şi apoi cade cu sfoara liberă, neîntinsă. Smeul revine apoi, iarăşi, în poziţia lui normală de sbor, până la ivirea unui nou vânt ascendent. Natural că pentru astfel de smee, cari se urcă foarte uşor, trebuieşte multă sfoară, încât este necesar a construi un mosor cu sfoară, după cum indică figura 8.

O altă formă de smeu mono-celular, întrebuinţat şi pentru sondagii aerologice, este arătată de figura 8.

O secţiune transversală a acestui smeu nu reprezintă un pătrat, ci un dreptunghiu, astfel încât suprafeţele laterale sunt mai mici decât cele ventrale (frontale) şi dorsale.

Un asemenea tip de smeu nu poate să sboare într'o muchie, decât numai prezentând suprafaţa ventrală, adică una din cele 2 feţe mai late ale dreptunghiului.

Gura smeului se confecţionează din 4 braţe de sfori, având la capătul celor 2 braţe de jos o ferură, pentruca smeul la un vânt prea tare să poată rezista, la iuţeala lui. In figura 8 s'a arătat cum se înfăţişează această ferură aplicată la gura smeului.

Cu cât smeele de acest tip vor avea suprafeţele laterale mai mari, cu atât condiţiunile de susţinerea lor în aer vor fi mai bune. In acest caz este necesar ca la smeele cu o lărgime prea mare să se utilizeze câte 6 baghete longitudinale, pentrucă altfel smeele nu vor fi suficient de rezistente.

SMEUL CELULAR CU ARIPIOARE Nr. 2

Acest smeu este format din mai multe planuri, având forma unei cutii, ca şi toate celelalte smee celulare.

Pentru construcţia lui sunt necesare baghete din lemn uşor, dar rezistent de dimensiunile următoare:

a) 4 baghete 6×8×1000 mm. lungime;
b) 3 „ 6×8×760 „ „
c) 4 „ 6×8×500 „ „
d) 1 baghetă 6×8×250 „ „

Mai trebuesc câteva bucăţi mici de placaj de 1 mm., tintişoare mici de 10—12 mm., clei de tâmplărie, cauciuc, sfoară etc.,.

Intâi, se construeşte scheletul smeului, după cum este indicat în figura 9, care este format din 2 rame dreptunghiulare, băgate una în alta. Fiecare din aceste rame este alcătuită din câte 6 baghete şi anume 4 laterale şi 2 în interior.

Rama verticală se deosebeşte de cea orizontală, prin faptul că cea dintâi este construită din 2 baghete mari de câte 6×8×1000 mm., lung şi 4 baghete mici de câte 6×8×500 mm. lung.; iar secunda constă din 2 baghete mari de câte 6×8×1000 mm., 3 baghete mici de câte 6×8×750 mm., lung şi 1 baghetă mai lungă de 6×8×1250 mm.. lung., ale cărei capete vor servi la confeţionarea celor 2 aripioare ale smeului.

Pentru o mai bună lămurire se înfăţişează dimensiunile ramelor în figura 10 lit. A şi B.

Incepem cu construirea ramei cu dimensiunile de 1000×750 mm.

Modul de legătură al baghetelor este indicat în figura 9 lit. *a*, procedând la facerea câte unei tăieturi în fiecare baghetă, apoi se ung cu clei tăieturile sau locurile de incastrare şi se lipesc una peste alta. Pentru a spori rezistenta, se întăreşte fiecare legătură cu câte o bucăţică de placaj, după cum se arată în figura 9 lit. *b*, pe care o fixăm prin câteva ţintişoare.

Rama a 2-a se lucrează la fel, însă, lăsând neîncheiată una din baghetele laterale de 1000 mm. lungă., pe care o vom fixa după ce se va introduce această ramă în prima.

Pentru a se încadra cele 2 rame una într'alta. se aplică romburi de placaj ca în figura 9 lit. c, cari se lipesc cu clei

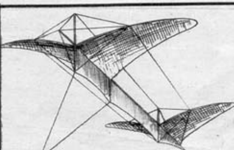


Fig. 9 — **Scheletul smeului celular cu aripioare Nr. 2**

şi apoi sunt bătute cu ţintişoare la mijlocul celor 4 laturi lungi de câte 500 mm. ale ramei a 2-a.

Cele 3 laturi lungi de câte 750 mm. şi cea de 1250 mm. ale primei rame sunt fixate prin triunghiuri mici de placaj, prin cari trec ţintişoare mici,

Invelirea smeului se face cu hârtie rezistentă, tăind-o după dimensiunile scheletului şi lipind-o cu clei pe cele 4 feţe, astfel cum se arată în figura 10 lit. c. In locul hârtiei se poate utiliza pânză tăind-o la fel după dimensiunile scheletului; însă, aplicaţia ei se poate face cusându-se la încheeturi, după care apoi se îmbracă pe scheletul smeului.

Marginile celor 2 aripioare se formează legând câte o sfoară de capetele baghetelor, obţinându-se astfel forma unui triunghiu, peste care se lipeşte hârtia sau pânza.

Pânza trebueşte să fie bine întinsă şi după învelire dată cu spanlac sau scrobită înainte de a fi aplicată, pentru a o face impermeabilă.

Felul în care este legată gura smeului

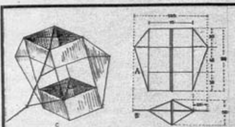


Fig. 10 — **Smeul celular cu aripioare Nr. 2.**
A = **vederea laterală (din faţă) a smeului.**
B = **vederea de sus a smeului.**
C **vederea generală a smeului.**

sau sforile de susţinere pentru înălţare se indică în figura 9 lit. *d*.

Şi acest smeu se ridică şi îşi menţine echilibrul în sbor, fără coadă.

SMEUL BICELULAR

Conducându-ne după construcţia smeului mono-celular, se poate construi un altul dublu, numit bicelular, a cărui înfăţişare este ilustrată în figura 11,

Capetele baghetelor celor 2 smee sunt lăsate mai lungi, pentru a fi unite prin câte o şindrilă orizontală sus şi jos.

Acest smeu n'are aripioare.

SMEUL CELULAR MIXT

Construcţia smeului celular mixt se aseamănă cu a precedentelor.

Lungimea celor 4 baghete este de câte 128 mm. fiecare, din care se acoperă cu hârtie sau cu pânză câte 40 cm. la cele 2 capete, rămânând neacoperită la mijloc o porţiune de 48 cm. numită fereastra câmpului inelar a smeului.

Celelalte dimensiuni sunt arătate în figură 12.

SMEUL PORUMBEL

Acest smeu se construeşte din 4 beţe de salcie sau de bambus ale căror capete şi mijloc sunt unite cu sfoară după cum este indicat în figura 13. Beţele transversale, cari formează marginile frontale sau bordurile de atac ale aripilor se în-

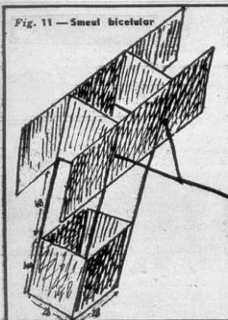


Fig. 11 — Smeul bicelular

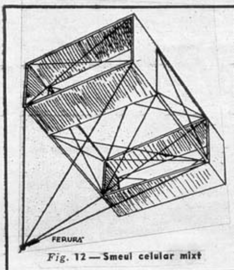


Fig. 12 — Smeul celular mixt

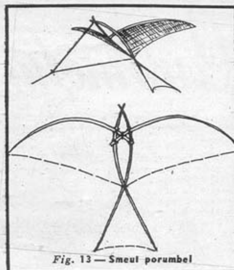


Fig. 13 — Smeul porumbel

covoaie spre înapoi cu sfoară, începând dela vârfurile laterale exterioare.

Marginea dinapoi sau bordul de scurgere ori de fugă al cozii este format deasemeni dintr'o coadă de sfoară.

Gura smeului se fixează de vîrful sau nasul corpului şi de punctul de încrucişare al beţelor ce alcătuesc corpul sau fuselajul smeului.

Aripile trebuesc să fie suficient de flexibile, pentruca în sbor să poată fi uşor umflate de vânt; deoarece contrar, smeul este posibil să cadă într'o parte şi deci n'ar mai fi echilibrat spre a avea susţinerea necesară sborului.

SMEUL TANDEM

Un tip de smeu asemănător dar mult mai stabil este smeul tandem, reprezentat în fig. 14. Aripile sunt dispuse într'o formă de V-eu, cu ajutorul unui sistem de sfori. In loc de sfoară se poate întrebuinţa în condiţiuni mult mai bune gumilasticul, astfel că aripile îşi pot modifica aşezarea în raport cu intensitatea vântului. Aripile frontale pot fi profilate mai curbat, prin îndoirea baghetelor sau lonjeroanelor anterioare.

Există o mulţime de forme diferite de smee, dar tipurile descrise aci sunt cele mai obişnuite.

CĂRUCIOR AERIAN PENTRU AEROMODELE ÎNALŢATE CU SMEE

Dacă reuşim să construim un smeu, care să se înalţe în bune condiţiuni putem să-l utilizăm să ridice aeromodele, în scopul de a realiza sboruri mai mari.

Un asemenea aeromodel are avantajul de a lucra automat, astfel că nu este nevoe ca permanent smeul să fie tras jos şi în acest sens explicaţiile respective sunt date în figura 15.

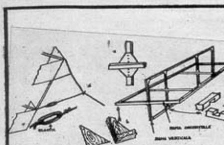


Fig. 14 — Smeul tandem

Principiul de funcţionare al acestui aparat este acela că aeromodelul e împins de vânt în sus dealungul sforii, întocmai ca o scrisoare şi ajungând la gura smeului activează un dispozitiv, graţie căruia aeromodelul ridicat este declanşat de sfoară şi cade ; iar, aşa zisul cărucior al smeului alunecă singur înapoi jos.

La ambele capete ale unei baghete de lemn de aproximativ 500 mm. lung. × 5 mm. × 5 mm. se aplică respectiv câte o agrafă de sârmă, care serveşte ca alunecător pe sfoară pentru susţinerea dispozitivului. Cu ajutorul acestor alunecătoare dispozitivul este purtat dealungul sforii smeului.

Perpendicular la bagheta longitudinală se fixează o altă baghetă transversală, a cărei lungime este de vre'o 500 mm. şi la ale cărei capete sunt montate 2 copci de sârmă, cari sunt orientate vertical spre în jos şi au rostul ca aeromodelul împins de vânt să provoace transportul căruciorului mai departe pe sfoara smeului.

Apoi se procedează la tăierea din tablă albă a 2 feruri în formă de *L (a)*, precum şi o ferură dublă *(b)*, cari sunt montate la bagheta longitudinală, după cum se vede în schiţele din figura 15.

Prin orificiile prevăzute la ferurile de cari se face menţiune mai sus, este introdusă sârma de oţel a dispozitivului de declanşare. Capătul lung de sus al acestei sârme se curbează, înconjurând sfoara smeului, iar la lovire este împins înapoi de smeu, provocând desfacerea aeromodelului, care este atârnat de ferură printr'un cârlig. Este de dorit ca acest dispozitiv de cărucior să fie făcut cât se poate de uşor, pentru a putea fi împins aeromodelul chiar pe un vânt mai slab.

> *„Rusia întinde mâna Asiei nu atât „pentrucă aceasta împărtăşeşte aceleaşi concepţiuni sociale, cât pentru „faptul că cele 800 milioane de „asiatici ne sunt necesari pentru „a dobori civilizaţia europeană".*
>
> (Din discursul lui Zinoviev în 1920)

Ca aeromodele se potrivesc pentru asemenea lansări formele de modele sburătoare fără coadă şi să fie uşoare, pentruca greutatea lor să nu tragă smeul prea tare în jos.

Este foarte practic pentru unele aeromodele, cari posedă susţinătoare laterale în formă de furculiţă, deoarece modelele stau fixe şi nu se mai leagănă.

Greutatea căruciorului descris mai sus este de circa 25-30 gr.

Cpt. GEORGE PARVULESCU
Şef instructor de sbor fără motor

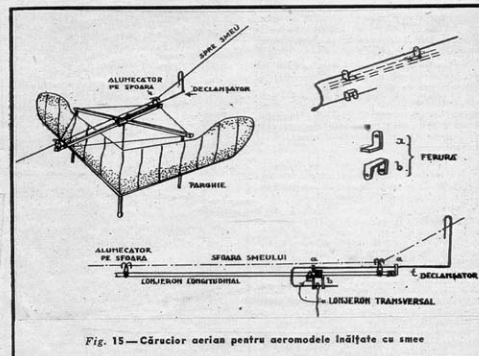


Fig. 15 — Cărucior aerian pentru aeromodele înălţate cu smee

Informațiuni

Toate persoanele și instituțiunile de stat sau particulare care doresc să se aboneze la revista Aripi Românești, sunt rugate a achita costul abonamentului odată cu înscrierea pe listele de abonați.

Revista nu se mai servește decât abonaților cu plata abonamentului la zi.

Rugăm pe această cale ca toate persoanele și instituțiile de stat sau particulare care au a ne achita restanțe de abonament pe anul trecut și anul în curs, să ne expedieze sumele fie la adresa revistei, prin mandat poștal, fie prin cont c e c Nr. 1334.

Se aduce la cunoștința tineretului aviatic român, că în campania de sbor a acestui an, vor funcționa școlile de sbor fără motor indicate mai jos pentru obținerea diferitelor categorii de brevete unde toți elevii vor avea gratuit; hrana, cazarea, instruirea și echipamentul de sbor pe tot timpul pregătirei. Deasemeni toți elevii școlilor de sbor fără motor vor fi considerați în timpul activității de sbor ca prezenți la instrucția premilitară, la munca și educația obligatorie programată de instituțiile Statului. Posesorii brevetului de pilot de sbor fără motor categoria „C" vor fi preferați la intrare în școlile de sbor cu motor. In școlile de sbor fără motor, elevii vor fi interni.

I. Pentru obținerea brevetului de sbor fără motor categ. „B" este nevoie de 45 de zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos;

1. — Școala de sbor fără motor Brad. (Asoc. Av. Mica-Brad, Jud. Hunedoara)

— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

2. — Școala de sbor fără motor Petroșani. (Aeroclubul Petroșani Jud. Hunedoara).

— 15 August — 1 Octombrie

3. — Școala de sbor fără motor Craiova. (Aeroclubul Olteniei, Craiova).

— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

4. — Școala de sbor fără motor Câmpina. (Asoc. Av. A. R. P. A. Câmpina)

— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 15 Iunie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

5. Școala de sbor fără motor Cucuteni. (Asoc. Av. C. F. R. — Iași).

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

6. Școala de sbor fără motor Sân-Petru. (Aeroclubul Brașov, Str. Crișan Nr. 30).

— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

7. Școala de sbor fără motor Giulești. (Asoc. Av. C. F. R. Buc. Str. Barbu Catargiu, 7).

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

8. Școala de sbor fără motor Cernăuți. (Aeroclubul Bucovinei la Aerop. Cernăuți

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie (pentru fete)
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie

9. Școala de sbor fără motor Vărădia. (Aeroclubul Reșița U D R.

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

10. Școala de sbor fără motor Arad. (Asoc. Av. C. F. R. Atelierele C. F. R. Arad).

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie 15 Octombrie

11. Școala de sbor fără motor Dudești-Cioplea. (A. R. P. A. Buc. Calea Victoriei Nr. 63).

Seria 1 Iulie — 15 August
Seria 15 Iulie — 1 Septembrie
Seria 1 August — 15 Septembrie
Seria 15 August — 1 Octombrie
Seria 1 Septembrie — 15 Octombrie

II. Pentru obținerea brevetului de sbor fără motor categ. „C", este nevoie de 45 zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos;

a) Școala de sbor fără motor Brad.

— Seria 15 Iulie — 1 Septembrie

b) Școala de sbor fără motor Petroșani.

— Seria 15 August — 1 Octombrie

c) Școala de sbor fără motor Cucuteni.

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 1 August — 15 Septembrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octomb.

d) Școala de sbor fără motor Sân-Petru.

— Seria 15 Iunie — 1 August
— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

e) Școala de sbor fără motor Giulești.

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie

f) Școala de sbor fără motor Arad-Mocrea.

— Seria 1 Iulie — 15 August
— Seria 15 August — 1 Octombrie
— Seria 1 Septembrie — 15 Octomb.

g) Școala de sbor fără motor Dudești-Cioplea.

— Seria 15 Iunie — 1 August

III. Pentru antrenarea piloților categ. „C", este nevoie de 30 de zile. Sunt locuri disponibile în seriile și școlile indicate mai jos:

1. — Școala de sbor fără motor Brad.

— Seria 1 Septembrie—1 Octombrie.

2. — Școala de sbor fără motor Cucuteni.

— Seria 1 Iulie — 1 August.
— Seria 15 Septemb.—15 Octombrie.

3. — Școala de sbor fără motor Sân-Petru.

— Seria 15 Septemb.—15 Octombrie.

4. — Școala de sbor fără motor Vărădia.

— Seria 15 August — 15 Septembrie

5. — Școala de sbor fără motor Arad-Mocrea.

— Seria 1 Septembrie — 1 Octombrie

IV. Pentru obținerea brevetului de pilot planor remorcat cl. I-a (remorcaj avion), este nevoie de 45 zile. Sunt disponibile locuri în seriile următoare;

— *Centrul Preaviatic T. A. R. Clinceni.*
— Seria 1 August — 15 Septembrie.
— Seria 5 Septembrie — 1 Noembrie

V. *Condițiuni de admitere în școli, pentru obținerea brevetelor „B", „C" remorcaj cl, I-a și pentru antrenament.*

Candidații pentru școlile de sbor fără motor, vor trebui să îndeplinească următoarele condițiuni:

1. — Să fie la data de 1 Iunie 1943 absolvenți a cel puțin 4 clase liceu teoretic, comercial, industrial, normal sau 4 clase școală industrială I. A. R. sau C. F. R.— Vârsta acestor candidați va fi cuprinsă între 16 ani—împliniți la 1 Iulie 1943— și 20 ani — de împlinit la 1 Noembrie 1943.

Pentru studenții Politechnicilor, Universităților, A. N. E. F. și Institutelor superioare, vârsta va fi până la 26 de ani — de împlinit la 1 Noembrie 1943.

Pentru ingineri, profesorii învățământului secundar și din cel secundar profesional, vârsta va fi până la 28 ani — de împlinit la 1 Noembrie 1943.

Pentru dovedirea vârstei se va anexa o copie legală după actul de naștere, sau adeverință înregistrată legal și ștampilată de școala sau autoritatea unde se află depus actul de naștere.

Pentru dovedirea studiilor se cere certificatul de studii pentru îndeplinirea condițiunilor minime sau adeverință legală înregistrată și ștampilată de școala sau instituția de Stat unde activează.

2. — Să anexeze certificatul de naționalitate și de origină etnică română sau o adeverință legală dela Instituția de Stat unde are depus acest act.

3. — Să anexeze certificatul de bună purtare — eliberat de școli pentru cei ce sunt elevi — iar pentru cei ce nu sunt elevi în școli să prezinte un certificat dela organele polițienești sau posturile de jandarmi locale prin care să arate că solicitatorul nu a activat contra Statului și nu a suferit pedepse.

4. — Minorii vor trebui să aibă consimțământul părinților sau al tutorilor legalizat de autoritățile polițienești locale cu următorul text:

CONSIMȚAMANT

Subsemnatul .... domiciliat în .... Str. .... părintele, tutorele sau curatorele minorului .... în vârstă de .... ani, declar prin aceasta că, consimt ca fiul meu arătat mai sus, să urmeze cursurile școalei de sbor fără motor dela ....

Ințeleg ca pe tot timpul școalei, fiul meu să fie supus dispozițiunilor legilor în vigoare care reglementează drepturile și datoriile celor cari urmează cursurile acestor școli.

Semnătura,

Dat astăzi ....
în fața noastră
(semnătura organelor polițienești de reședință)

Pentru tineret



Invingător şi învins de Romeo Voinescu, elev cl. VII-B liceul N. Bălcescu, Brăila



Inaintarea... de Moga C. Adrian, cl. IV-a liceul piarist, Arad



Boppii distrug, de Oprescu Mircea, cl. III-a lic. comerc N. Bălcescu, Bucureşti



Sfârşitul luptei, de Burianu Petru cl. VI-a liceul Sp. Haret, Bucureş



Lupta aero-terestră, de Mezei Aurel cl. III-a B lic. Moise Nicoară, Arad



Luptă aeriană, de Vlădescu N. cl. VI-a lic. mil. N. Filipescu, Predeal





Atac nimicitor... de Romeo Voinescu liceul N. Bălcescu, Brăila

FATALISM DE... ACTUALITATE

Grăjdarul unui prinț persan întâlni Moartea în grădinile stăpânului său. Ea întinse mâinile către el. Impresionat, grăjdarul se refugie lângă prinț:

— Moartea m'a amenințat, strigă el.

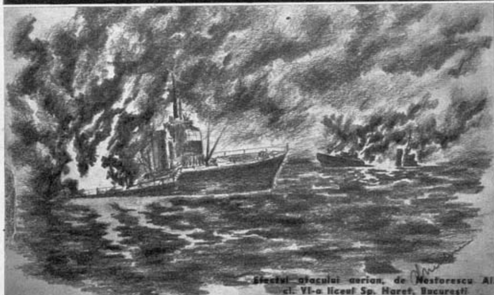
Prințul îi dădu cel mai bun cal și-l sfătui să fugă la Teheran, apoi ieși în grădină înaintea Morții și-i spuse:

— Pentru ce ai amenințat pe grăjdarul meu?

Moartea îi răspunse:

— Nu am avut un gest de amenințare ci unul de surpriză văzându-l aici, pentrucă trebuie să-l iau în astă seară dela Teheran.

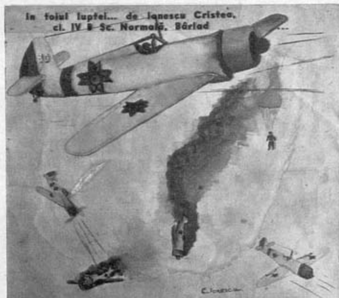
ADEVĂRUL NU SE SPUNE ÎN ȘOAPTE. DECI, CINE PLEACĂ URECHEA LA ȘOAPTE, ACELA AUDE NUMAI MINCIUNI



Efectul atacului aerian, de Nestorescu Al. cl. VI-a liceul Sp. Haret, București



Lovit!.. de O. Ionescu-Buftea, student, București



In toiul luptei... de Ionescu Cristea, cl. IV B Sc. Normală, Bârlad



Mitraliind... de C. Frumuzache, cl. VI-a lic. de băeți Ismail



Doborît!.. de Ionescu Cristea, cl. IV B. Șc. Normală, Bârlad

Cuib de mitralieră, de Ispășescu Alex. cl. IV-a liceul Aurel Vlaicu, București







Un aeromodel-planor de faza III-a, pe care tânărul şi mândrul său constructor se pregăteşte să-l lanseze *(S. M. P.)*



Lansarea unui alt aeromodel-planor de faza III-a *(S. M. P.)*

Aeromodelişti şi aeromodele

ÎNTR'UN număr trecut al revistei „Aripi Româneşti" am înfăţişat aspectul general al învăţământului preaviatic, frumuseţea şi însemnătatea lui pentru formarea spiritului aviatic al tineretului.

Din micul aeromodelist se crează prin selecţionare, sburătorul fără motor, sau technicianul, ca apoi să se formeze pilotul de turism al avionului cu motor, rezervă nesecată pentru marea şi frumoasa armată a aerului sau destoinicul inginer al fabricelor de avioane.

Aeromodelele sunt mici aparate sburătoare, mai grele decât aerul, capabile să sboare după principii ştiinţifice studiate astăzi în cele mai mici amănunte de aerodinamică şi tehnologie.

Tânărul între 10—18 ani, îndrăgostit de aviaţie şi dornic să-i descopere tainele, va construi singur — după planuri studiate sau chiar după planuri de concepţie proprie — mici şi delicate avioane, numite aeromodele, capabile să execute minunate sboruri în cameră sau afară, la teren.

CERCURILE DE AEROMODELE

Pentru a primi instrucţiuni şi ca să aibă scule şi material, tânărul se va înscrie într'un cerc de aeromodele, care funcţionează chiar pe lângă licee şi orice şcoli echivalente.

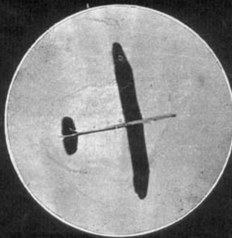
Tânărul aeromodelist, trebuie să fie în primul rând un pasionat admirator al aviaţiei, în acelaş timp şi un elev bun la învăţătură, aceasta pentrucă nu toţi elevii unei şcoli pot face parte din Cercul de Aeromodele, ci numai cei buni şi îndrăgostiţi de aviaţie.

Cercurile de Aeromodele sunt înfiinţate, îndrumate şi înzestrate de Subsecretariatul de Stat al Aerului, prin Comandamentul Tineretului Aviatic Român (T. A. R.) şi sunt conduse de profesorul de aeromodele al şcoalei. Profesorii de aeromodele sunt dascăli entuziaşti din şcoala respectivă, patrioţi luminaţi încrezători în destinele aviaţiei ţării noastre.

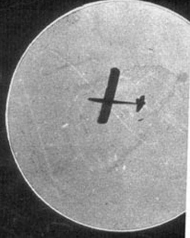
Cercul de aeromodele al şcoalei este instalat într'o sală-atelier, înzestrată cu mese de lucru, truse de scule şi material de construcţie. Bineînţeles că în afară de acest material pus la dispoziţie de Subsecretariatul de Stat al Aerului, fiecare elev aeromodelist poate să completeze singur materialul şi sculele de lucru de care are nevoie pentru construcţiunile sale şi trebuie menţionat că elevii sârguitori în străinătate se'ntrec în mândria de a avea şi acasă un mic atelier.



Aeromodelul şi-a luat sborul şi purtat de curenţi favorabili, a ajuns la înăl-



Tot din capriciul curenţilor şi bineînţeles şi al reglării incidenţei pe care tânărul constructor o cunoaşte foarte bine acum, aeromodelul face tumbe hazlii în văzduh,



Acum avionul pluteşte liniştit. În cu[...] aeromodelul va ateriza ca şi un [...] perfect construit

Atelierul școalei cuprinde cam 25 de elevi, care trebuie să lucreze cel puțin o după masă pe săptămână sub îndrumarea și supravegherea profesorului de aeromodele, care este și el ajutat de un instructor aeromodelist, format dintr'un profesor de lucru manual, sau chiar dintr'un elev mai mare, vechi aeromodelist.

CONSTRUCȚIILE DE AEROMODELE

Intr'un cerc de aeromodele se construesc aeromodele imitând planoarele, aeromodele cu motor de cauciuc și minuscule motoare cu benzină, uriașe smee celulare, baloane de hârtie cu aer cald, delicate modele de cameră și multe alte minunate jucării științifice care stârnesc admirația colegilor și chiar a oamenilor mari și aduc mulțumire și încântare micilor și vrednicilor constructori.

Aeromodelele planoare sboară ca și planoarele cele mari fără motor, alunecând ușor și frumos pe păturile de aer. Curenții ascendenți sunt capabili să ridice aceste mici modele fără motor la înălțimi mari, lăsându-le apoi să plutească lin spre pământ. S'a realizat, astfel, cu asemenea aeromodele lansate, mai mult de o oră de sbor și chiar peste 1000 m. înălțime.

Aeromodelele planoare se clasifică, după mărime, în mai multe categorii:

— *planoare de faza I-a*, modele simple al căror fuselaj e format numai dintr'o baghetă sau o placă de placaj și a căror aripă are 60 cm. în anvergură (lungime).

— *planoarele de faza II-a*, modelele mici complete, cu fuselaj închis format din panouri și baghete, acoperit cu hârtie pentru a micșora rezistența aerului și a căror aripi întotdeauna profilate, au o anvergură de cel mult 1 m.

— *planoarele de faza III-a*, modele mari a căror aripi au o anvergură ce trece de 1 m. putând ajunge chiar până la 3 m. Sunt modele lucrate cu multă măestrie aproape cu tot atâta grije și exactitate ca și un planor mare.

CUM SBOARĂ AEROMODELELE PLANOARE

Lansarea aeromodelelor se face de obicei dela coastă de pe un deal de 40—50 m. cu pantă potrivită. Se aruncă totdeauna în contra vântului când are viteza minimă de 3—5 m/sec.

Aeromodelele planoare pot fi lansate și depe un teren plan, întrebuințând diferite sisteme: mosor, scripeți sau sandow. Toate sistemele dispun în principiu de o sfoară lungă la capătul căreia se agață aeromodelul planor și cu ajutorul căreia aeromodelul e tras, imprimându-i-se o iuțeală suficientă pentru a-l înălța la 50—60 m. Desprinderea mecanismului de lansare se face automat în momentul când planorul atinge înălțimea maximă.

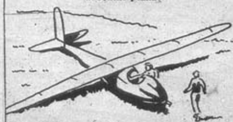
Un aeromodel planor care a atins o înălțime de 20—30 m. la coastă datorită curenților de aer, poate fi prins în căminul unui curent termic (curenți calzi care se ridică vertical deasupra pământului încălzit de soare) și să se ridice la sute de metri înălțime.

Asemenea curenți se formează de obicei vara deasupra unui pământ nisipos și mai ales atunci când cerul e presărat cu nori cumulus, acei nori frumoși albi cari se ridică măreți pe bolta cerului. Ei atrag aerul cald format deasupra pământului dând naștere curenților termici ascendenți foarte mult căutați de sburători fără motor și de aeromodeliști. (T. A. R.),















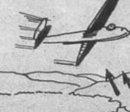
















Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN CĂRAC versificat
şi de GION animat



ELERON

Eleronul ca să fie pe'nţelesul tuturor.
Deşi este termen technic, cunoscut de-aviator,
Il voiu lămuri în totul ca să ştie ori-şi care,
Fiindcă la-avion el are importanţa cea mai mare.
Eleronul sau mai bine eleroanele'mpreună
Fiindcă pot să fie două sau chiar patru când se-adună
Câte unul de aripă, nu-s nimica altceva,
Decât nişte aripioare, ce'nclinaţia pot s'o dea.
Cu-alte vorbe eleronul e o mică aripioară,
Care mai întotdeauna manevrată, când se sboară,
Avionul îl înscrie în viraje înclinat,
Făcând astfel ca pilotul să nu sboare derapat.
De aceea se mai zice în vorbirile curente,
Când e vorba despre unii ce n'au gândurile-atente
Şi din cauza băuturii merg puţin c'am înclinat,
Cică are eleronul ori stricat, ori dereglat.



ELEUDRON

Deşi cuvântul pare a fi pur medical,
Printre sburători el are un renume mondial.
Nu e-aerodrom în care să nu fie căutat,
Ba în plus, întotdeauna, este chiar recomandat.
Definiţia lui se pare că nu toată lumea-o ştie,
Pentru lămuriri, deaceia, cercetaţi rog, o chimie.



ELEVUL

Un martir în calea vieţii, ce-i chemat ca să primească,
Tot ce profesorul spune, făr'măcar ca să crâcnească.
N'are voe ca să doarmă, ci s'asculte ne'ncetat,
Şi oricât ar fi de bine, el rămâne un ne'nvăţat.
Vârsta lui e fără margini, poat' să fie de cinci ani,
Tot la fel ca şi acela, ce atinge-o sută ani,
Socrate a spus odată: În zadar eu mă ridic,
Căci cu câte'nvăţ mai multe, cu atât nu ştiu nimic.
Numai însă că Socrate a fost singur la părinţi,
Şi de-atunci şi până-acuma, n'au mai fost astfel de minţi.
Astăzi vezi, învăţătorul (vezi cuvântul profesor)
Zice-elevul e-un nimica, iară el **„un ştiutor"**
Deci elevul să răsbată, luptă, luptă ne'ncetat,
Şi-arma lui este deviza: **„gloria prin copiat"**
Vreau să zic îşi copiază într'atâta profesorul,
Încât la sfârşit nu poate să nu fie 'nvingătorul.



ELEVA

Cuvântu-acesta, ce-i compus din două părţi,
Dintr'un **„El"** şi dintr'o **„Eva"** e la fel ca'n alte dăţi.
El este un oarecare, un Adam, un Jean, Mitică,
Iară ea la fel, o Evă, totdeauna 'nsă mai mică.
Zic mai mică, fiindcă Eva e născută mai târziu
Şi-a rămas cu obiceiul, obiceiu ce toţi îl ştiu,
De a-şi micşora din vârstă, şi-şi alege'nsoţitor,
Unul care e mai vârstnic, mai adult şi nu minor.
Sburătorii 'ntotdeauna, dela elev la ofiţer,
Nu că ei doresc, dar legea, legile vezi că o cer,
Au să aibă în eleve mediul lor de admiraţie,
Şi-au să fie pentru ele stimulent de abnegaţie.
Pentru ele sburătorii, au să facă vitejie,
Pentru ele vânătorii, au să facă-acrobaţie.
Dacă nu ar fi eleva, sburătorii din războiu,
Când se vor întoarce'n ţară, cui vor mai părea eroi.
Doar eleva, ea-i aceia, cu o meditaţie-adâncă,
Ce gândeşte'ntotdeauna, **„tot ce sboară se mănâncă"**.



ELICE

Termen technic, unui corp ce se'nvârteşte,
Şi care prin învârtire, avionul îţi porneşte,
Fenomenul cu elicea şi formula ei abilă,
Zice-se că e luată din viaţa curat civilă,
Şi anume cred se ştie că acel ce se'nvârteşte,
Păcălind pe ici, pe colo (până nu se'mpotmoleşte)
Avansează'ntr'una'n viaţă, pe sistem sfredelitor,
Precum face şi elicea, învârtindu-se de zor.
Pe-aerodroame sau pe stradă, sburătorii foarte-ades,
Când văd câte-o domnişoară, nostimă bine'nţeles,
Urmărind-o de aproape şi găsind că e propice,
Au să zică'ntotdeauna, că duduia-i o... elice.
Dacă însă dă atacul şi rămâne bosumflat,
Consolarea şi-o dă singur: — ce să-i fac, de, s'a calat!



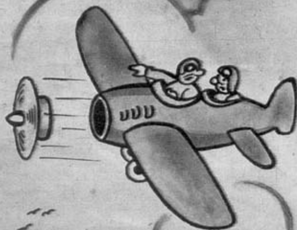
EMBLEMA

Cuvântu-acesta, pentru arma sburătoare,
De când ea a fost creiată, stă la locul de onoare.
Nu-i emblemă mai frumoasă, sugestivă, viguroasă,
Care poate să redeie într'o formă-armonioasă,
Vitejia, abnegaţia, scut pe zarea'nourată,
Precum poate s'o redeie pentru arma'naripată,
Vulturul stăpânul zării, vulturul emblema noastră,
Ce-a făcut să fie cerul, parfumată floare-albastră.

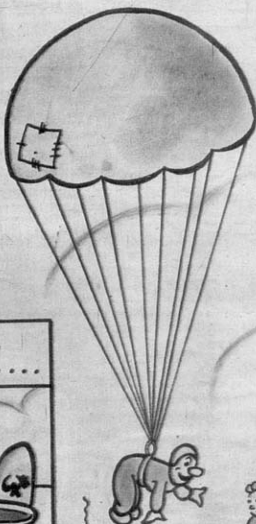
(Va urma)

Glume Aerodinamice

de A. Petrescu 43.



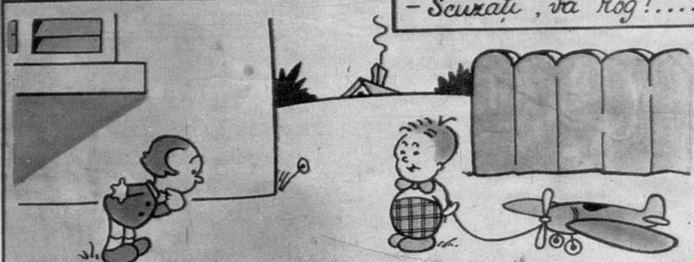
-Nae, ne-a lăsat motorul!....



- Scuzați, vă rog!....

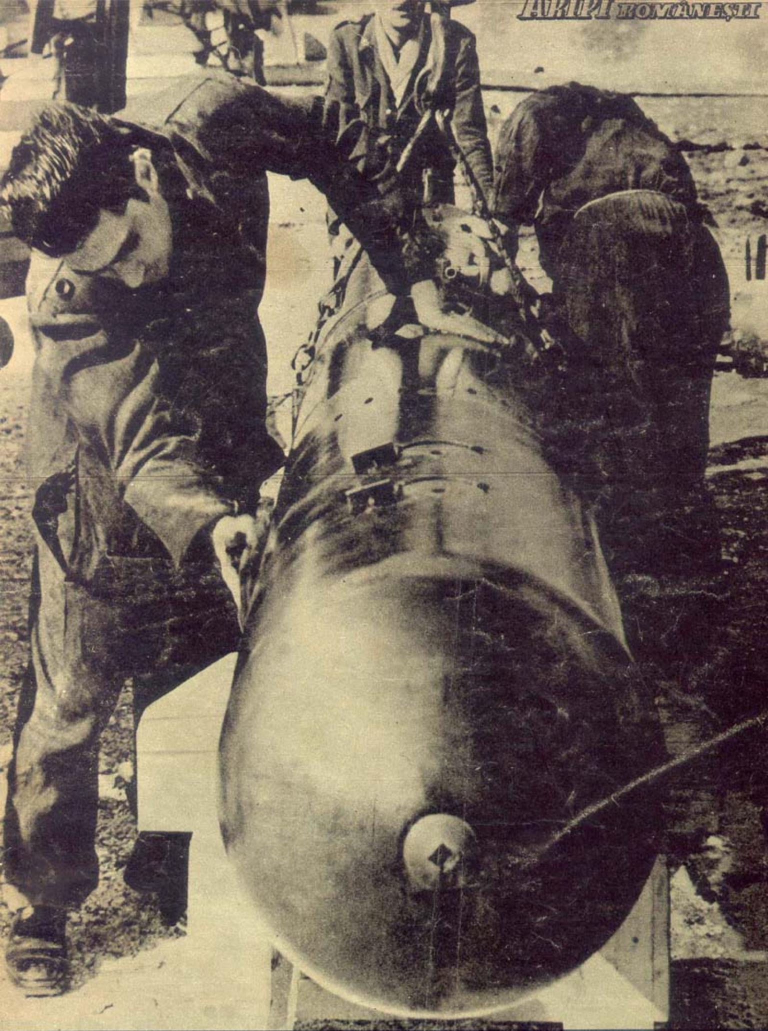


Alimentarea avioanelor în U.R.S.S.



- Gicule, îmi dai avionul tău să mă joc puțin cu el?
- Nu, căci mi-e teamă că nu se mai întoarce la baza sa!!!

ARIPI ROMÂNEŞTI



O TORPILĂ AERIANĂ AMENAJATĂ ÎNAINTE DE A-ŞI ÎMPLINI MISIUNEA

(Luce)